EL CANAL DE PANAMA



El dragado es una parte importante del mantenimiento del Canal. La Comisión del Canal de Panamá incorporó recientemente a su flota la "U.S. Rialto M. Christensen", que con un valor de $6 millones, es una de las dragas de cucharón más grandes del mundo.

La Represa de Gatún tiene casi 800 metros de ancho en la base, siendo progresivamente más angosta hacia la cumbre donde mide 30.48 metros de ancho, con una altura de 32 metros sobre el nivel del mar.

A su paso por las Esclusas de Miraflores, el "Althea" produce una escena nocturna dramática. Un complejo sistema de iluminación permite que el Canal funcione las 24 horas del día.

Construido a un costo de $20 millones, este puente, que se extiende sobre el Canal en Balboa, fue inaugurado el Día de la Raza, 12 de octubre de 1962. Tiene una longitud de 1,654.45 metros.

Este mapa indica la disposición de las diversas áreas al entrar en vigencia los Tratados del Canal de Panamá. Las líneas quebradas indican los límites de la antigua Zona del Canal bajo la jurisdicción de los Estados Unidos hasta el 1º de octubre de 1979.

El Canal de Panamá

En 1524, Carlos V de España, ordenó los primeros estudios topográficos para la construcción de un canal a través del Istmo de Panamá. Pero pasaron más de tres siglos antes de que se hiciera el primer intento para construirlo. Los franceses lucharon durante 20 años, a partir de 1880, pero fueron derrotados por enfermedades y problemas económicos.

En 1903, Panamá y los Estados Unidos firmaron un tratado mediante el cual los Estados Unidos emprendieron la construcción de un canal interoceánico a través del Istmo de Panamá. El año siguiente los Estados Unidos compraron los derechos y propiedades de la Compañía del Canal Francés por $40 millones y comenzó la construcción. El monumental proyecto fue terminado al cabo de 10 años a un costo de unos $387 millones. Desde 1903, Estados Unidos ha invertido unos $3 mil millones en la empresa del Canal, de los cuales ha recuperado aproximadamente dos terceras partes.

La construcción del Canal de Panamá entrañó enormes problemas de ingeniería, sanidad y organización. Su feliz culminación se debió principalmente a la excelente tecnología y administración de hombres como John F. Stevens, el Coronel George W. Goethals, así como a la eminencia científica del Dr. William C. Gorgas, quien resolvió el grave problema del paludismo y la fiebre amarilla.

Entre los problemas de ingeniería figuraban la excavación a través de la División Continental; la construcción de la represa de tierra más grande hasta ese entonces; el diseño y construcción de las más gigantescas esclusas jamás concebidas; la construcción de las mayores compuertas jamás imaginadas, y la solución de problemas ambientales de enormes proporciones.

Entre las hazañas pacíficas realizadas por el hombre que han contribuido significativamente al progreso mundial, la construcción del Canal se yergue como un logro excepcional. La empresa contó con el ingenio y el apoyo del pueblo de Estados Unidos, sin los cuales, como dijo el Presidente Theodore Roosevelt, el Canal jamás hubiese sido construido.

Se han desarrollado proyectos a largo alcance para efectuar una variedad de mejoras al Canal, entre ellas el ensanche y profundización de porciones del cauce, el enderezamiento de algunas curvas pronunciadas mediante la remoción de partes de las islas o penínsulas, y el dragado continuo en toda la vía interoceánica. Estas medidas tienen por objeto asegurar que durante muchas décadas el Canal de Panamá continuará siendo una ruta económicamente viable para el tráfico marítimo mundial.

Ahora, más de 70 años después del primer tránsito oficial de océano a océano por la vía acuática, los Estados Unidos y Panamá han iniciado una relación a fin de llevar a cabo la administración, la operación y la defensa del Canal de Panamá. Bajo dos nuevos tratados que fueron firmados en una ceremonia que tuvo lugar en la Sede de la OEA en Washington, D.C., el 7 de septiembre de 1977, el Canal seguirá funcionando hasta terminar el siglo bajo acuerdos destinados a fomentar los lazos de amistad y de cooperación entre los dos países. Dichos tratados fueron aprobados por Panamá en un plebiscito el 23 de octubre del mismo año y el Senado de los Estados Unidos los aprobó en marzo y abril de 1978. Los nuevos tratados entraron en vigor el 1º de octubre de 1979.

La Comisión del Canal de Panamá

La Comisión del Canal de Panamá, una agencia del Gobierno de los Estados Unidos, es responsable de la operación del Canal. La Comisión tiene una junta supervisora binacional integrada por nueve miembros. El funcionario jefe ejecutivo, el Administrador D. P. McAuliffe, es ciudadano estadounidense; el Subadministrador Fernando Manfredo, Jr., es panameño. A partir de 1990, se invertirán las posiciones y un panameño será el Administrador y un estadounidense el Subadministrador. La Comisión cuenta con aproximadamente 8,000 empleados, en su mayoría panameños. La Comisión reemplazó a la antigua Compañía del Canal de Panamá el 1º de octubre de 1979; también en dicha fecha la Zona del Canal y su gobierno fueron abolidos.

El 31 de diciembre de 1999, Estados Unidos transferirá el Canal a Panamá.

Características Físicas de la Vía Interoceánica

El Canal de Panamá tiene 80 kilómetros de largo, de aguas profundas a aguas profundas, del Atlántico al Pacífico. Fue excavado a través de uno de los lugares más estrechos y de la parte más baja del montañoso Istmo que une a Norte y Sur América. El lugar por donde cruza la División Continental, sumamente montañoso, originalmente estaba a más de 100 metros sobre el nivel del mar.

El Canal corre del noroeste a sureste, estando la entrada del Atlántico a unos 54 kilómetros al norte y a más de 43 kilómetros al este de la entrada del Pacífico. La distancia por aire entre las dos entradas es de 69.1 kilómetros.

Una nave promedio tarda alrededor de 9 horas en transitar el Canal. Durante este corto período, los pasajeros tienen la oportunidad de observar una de las maravillas del mundo moderno en operación. Sus principales características son los dos puertos terminales; dos trechos cortos a nivel del mar, uno en cada extremo; los tres juegos de esclusas gemelas; el Lago Gatún, y el Corte Gaillard.

Una nave que transita el Canal desde el Atlántico, con dirección al Pacífico, penetra al cauce desde la Bahía de Limón, después de pasar por el rompeolas de Cristóbal.

Este trecho a nivel del mar en el sector Atlántico tiene un poco más de 10 kilómetros de largo y un ancho de 152.40 metros y atraviesa un manglar que se encuentra en muchos lugares a muy poca altura sobre el nivel del mar.

Las naves ascienden o descienden unos 26 metros a través de las tres cámaras de las Esclusas de Gatún. Cada cámara tiene 304.80 metros de largo y 33.52 metros de ancho. El largo de las Esclusas de Gatún, incluyendo las paredes de acceso, es de casi 2 kilómetros.

El Lago y la Represa de Gatún

El Lago Gatún, en que los buques navegan casi 44 kilómetros, desde las Esclusas de Gatún hasta el extremo norte del Corte Gaillard, es uno de los lagos artificiales más grandes del mundo. Cubre un área de 425 kilómetros cuadrados y fue formado por una represa de tierra construida a través del cauce del Río Chagres a un costado de las Esclusas de Gatún. Las dos secciones de la represa y el vertedero tienen una longitud conjunta de cerca de 2.400 metros. La represa tiene casi 800 metros de ancho en la base, siendo progresivamente más angosta hacia la cumbre, donde mide 30.48 metros de ancho, con una altura de 32 metros sobre el nivel del mar, y 6 metros sobre el nivel del Lago Gatún.

Una Gran Zanja Para Barcos

Por su significado histórico, ninguna parte del viaje por el Canal es más interesante que el Corte Gaillard. Durante la construcción del Canal, se llamaba Corte Culebra, pero fue bautizado con el nombre del Coronel David DuBose Gaillard, ingeniero que estuvo a cargo de esta sección en la construcción del Canal.

Este sector tiene 14.5 kilómetros de largo y fue excavado en roca sólida en su mayor parte. Fue aquí donde se hizo la excavación principal y donde ocurrieron devastadores derrumbes durante la construcción y poco después de la apertura del Canal.

La nave entra al Corte en la confluencia del Río Chagres y el cauce del Canal, en Gamboa. El Corte Gaillard, más que cualquier otra sección del Canal, da la impresión de ser una gigantesca zanja. Poco antes de que la nave llegue a las Esclusas de Pedro Miguel, pasa el Cerro de Oro a la izquierda, el promontorio más alto en todo el Canal. Se levanta a más de 200 metros sobre el nivel del mar.

El Cerro del Contratista en la ribera opuesta, originalmente tenía una elevación de 125 metros pero en 1954 fue reducido a 110 metros para estabilizarlo. El cauce original tenía un ancho de 100 metros. Durante los años 30 y 40, la recta inmediatamente al norte del Cerro de Oro fue ampliada a 152.40 metros, para que los buques grandes tuvieran un lugar donde cruzarse, y durante el período de 1957 a 1971, el resto del corte fue ampliado al mismo ancho.

El buque en tránsito entra a las Esclusas de Pedro Miguel, en el extremo sur del Corte Gaillard. Allí desciende unos 8 metros en un solo paso, al nivel del Lago Miraflores, que separa los dos juegos de esclusas del Pacífico.

La nave baja los últimos dos escalones, hasta el nivel del mar, en las Esclusas de Miraflores, que tienen un poco más de 1.600 metros de largo. Las compuertas de Miraflores son las más altas de todo el sistema debido a las marcadas variaciones en las mareas del Pacífico.

¿SABIA USTED QUE. . . ?

El vapor *Ancón* hizo el primer tránsito oficial de océano a océano el 15 de agosto de 1914. Durante el año fiscal 1983 hubo 12,954 tránsitos, de los cuales 11,846 correspondieron a naves de gran calado de 300 o más toneladas netas. Durante el año, los barcos que cruzaron el Canal transportaron un total de 146 millones de toneladas largas de carga y pagaron $287.8 millones en peajes. El año de mayor movimiento antes de la II Guerra Mundial fue 1939 con 7,479 tránsitos.

⚓ ⚓ ⚓

El buque más largo que ha transitado fue el *San Juan Prospector*, ahora *Marcona Prospector*, transportador a granel de minerales y petróleo, que tiene 296.5 metros de eslora y manga de 32.30 metros. Los buques más anchos que han pasado por el Canal son el acorazado norteamericano *New Jersey* y otros de su clase, que tienen 32.91 metros de manga. El mayor buque de pasajeros que ha transitado por el Canal es el inglés *Queen Elizabeth 2*, que tiene 293.5 metros de eslora y manga de 32 metros.

⚓ ⚓ ⚓

La Represa de Gatún fue la represa de tierra más grande del mundo hasta que se construyó la Represa de Fort Peck. Hasta que se creó el Lago Mead con la construcción de la Represa Hoover, el Lago Gatún fue el lago artificial más grande del mundo.

El récord de carga transportada por el Canal corresponde al buque cisterna *Arco Texas*, que transitó el 15 de diciembre de 1981 con 65,299 toneladas largas de petróleo.

⚓ ⚓ ⚓

El mayor peaje fue de $99,065.22 y lo pagó el *Queen Elizabeth 2* el 24 de enero de 1984, durante su undécimo tránsito. El peaje más bajo lo pagó Richard Halliburton por pasar el Canal a nado en 1928: 36 centavos. Los peajes se calculan en base al tonelaje neto, medida del Canal de Panamá. El 12 de marzo de 1983, se aumentaron a $1.83 por tonelada para naves con carga y a $1.46 por tonelada para buques en lastre. El peaje promedio para las naves comerciales de gran calado es de aproximadamente de $25,500.

⚓ ⚓ ⚓

El tránsito más rápido fue efectuado por el hidrofoil de la Armada de los Estados Unidos *Pegasus* que completó la travesía desde Miraflores hasta el Lago Gatún en dos horas y 41 minutos en junio de 1979. El promedio de tiempo que permanece una nave en aguas del Canal (incluyendo el período de espera antes de transitar), es de aproximadamente 24 horas. El tránsito promedio por el Canal toma unas 10 horas.

El Edificio de Administración, sede de la Comisión del Canal de Panamá, está situado en un cerro desde el cual se domina el monumento al Coronel George W. Goethals.

Barcos de todas partes del mundo esperan en Cristóbal para transitar por el Canal de Panamá desde el Atlántico.

Los barcos que transitan el Canal son elevados y bajados 26 metros, de nivel del mar a nivel del mar, mediante un sistema de tres juegos de esclusas.

El Canal corre de noroeste a sudeste, y la entrada del Atlántico está a 54 kilómetros al norte y a 43 kilómetros al oeste de la entrada del Pacífico.

INFORMACION PARA VISITANTES

Transporte

Se puede llegar al Istmo por aire y por mar, o por tierra, desde Norte América, por la Carretera Interamericana. Los puertos de entrada son el Aeropuerto Internacional Omar Torrijos H. de la ciudad de Panamá, y Cristóbal y Balboa, puertos terminales del Canal.

Se puede ir del Atlántico al Pacífico por carretera o por ferrocarril. Líneas de autobuses sirven los principales sectores de las ciudades de Panamá, Colón, y el interior de la República. Se pueden alquilar autos por medio de las agencias de viajes y de los hoteles de Panamá.

Moneda

El papel moneda de los Estados Unidos es de curso legal en Panamá. Panamá sólo emite moneda acuñada, que circula conjuntamente con la de Estados Unidos.

Servicio de Guías

El Servicio de Guías del Canal, administrado por la Comisión del Canal de Panamá, recibe a los visitantes en las Esclusas de Miraflores en el sector Pacífico del Istmo donde hay un pabellón especial para observar el tránsito de los barcos.

Idioma

En el Istmo se habla español e inglés. Los visitantes que hablan cualquiera de los dos idiomas no experimentan mayores dificultades, pues en la mayoría de los hoteles y comercios el personal es bilingüe.

Hoteles

En toda la República de Panamá hay hoteles modernos.

Información Especial

Información adicional sobre el Canal de Panamá puede solicitarse por correo a la Oficina de Información de la Comisión del Canal de Panamá, APO Miami 34011 o al Secretario, Comisión del Canal de Panamá, Nº 425, 13th Street, NW., Washington, D.C. 20004.

Las solicitudes de información sobre la República de Panamá deberán enviarse al Instituto Panameño de Turismo, Apartado 4421, Panamá 5, R. de P.



Esta escena de los murales del Edificio de Administración muestra la excavación en el Corte Culebra. Esta área, donde el Canal atraviesa la Cordillera Continental, fue llamada más tarde Corte Gaillard en honor del Coronel David DuBose Gaillard, el ingeniero encargado de esta fase de la obra.

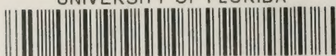
El Ferrocarril de Panamá

La historia del Ferrocarril de Panamá ha estado íntimamente ligada a la del Canal de Panamá desde mucho antes que abriera la vía interoceánica. El primer tren que cruzó el continente americano llegó a la ciudad de Panamá el 28 de enero de 1855, casi 14 años antes de que se terminara el primer ferrocarril transcontinental en los Estados Unidos.

El primer ferrocarril, construido a través de la selva tropical del Nuevo Mundo, sirvió durante casi 60 años como el único medio de transporte a través del estrecho Istmo de Panamá. Antes de que el Canal fuera abierto en 1914, el Ferrocarril de Panamá tenía la distinción de atender el mayor volumen de tráfico por kilómetro entre todos los ferrocarriles del mundo.

Por más de 70 años, fue el único ferrocarril administrado por el Gobierno de Estados Unidos, proporcionando servicio de pasajeros y carga todo el año.

Según los términos del nuevo Tratado del Canal de Panamá, el ferrocarril fue transferido al Gobierno de Panamá el 1º de octubre de 1979. Bajo un nombre nuevo el "Ferrocarril de Panamá", hace cinco viajes por día a través del Istmo de lunes a viernes y tres viajes por día los sábados y domingos. El tren toma hora y media para cruzar el Istmo.



PUNTOS DE INTERES

La Comisión del Canal de Panamá

Edificio de Administración

La belleza del alto cielo raso en forma de cúpula, los impresionantes murales y las columnas y piso de mármol hacen de la rotonda la principal atracción del Edificio de Administración en Altos de Balboa. Los murales, pintados por el artista W. B. Van Ingen a solicitud del Coronel George W. Goethals, ilustran la excavación del Corte Gaillard en el Cerro de Oro, la erección de la compuerta de la esclusa, y la construcción del vertedero en la Represa Gatún.

Jardines de Summit

Situado en la cumbre de la División Continental, los Jardines de Summit, constituyen el sueño de toda la vida para el naturalista, el botánico y el visitante ocasional que gusta de lo bello y de la naturaleza. Allí, en una extensión de más de 120 hectáreas, se encuentran plantas de todas las regiones tropicales del mundo.

Los jardines fueron establecidos por los Estados Unidos en 1923, como Jardines Experimentales. Desde entonces, se han introducido 15,000 variedades de la flora tropical. Se han creado merenderos y los jardines son cruzados por senderos de gran belleza natural y hay un pequeño zoológico.

Los jardines fueron transferidos a Panamá el 1º de octubre de 1979, al entrar en vigor los nuevos tratados.

La Reserva Forestal

También ahora bajo jurisdicción de Panamá está lo que era anteriormente la Reserva Forestal de la Zona del Canal. Una de las pocas áreas de floresta tropical de fácil acceso en el Istmo, está ubicada a 16 kilómetros al norte de Balboa y cubre casi 9.6 kilómetros cuadrados de territorio.

Grandes áreas de las irreemplazables selvas de Panamá han desaparecido, pero gracias a la previsión del ya desaparecido Dr. Thomas Barbour, reconocido naturalista, que sugirió el establecimiento de dicha reserva forestal, este inapreciable trozo de selva tropical ha permanecido casi intacto.

Una parte del Camino Las Cruces, a través del cual los Conquistadores transportaban el oro de Sur América hasta Portobelo para ser enviado a España, puede verse desde la carretera que divide la Reserva Forestal.



*Publicado por la Oficina de Información del Canal de Panamá,
junio de 1984*